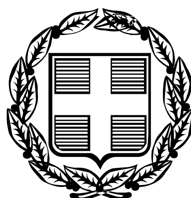
Signature Not Verified
Digitally signed by Theodoros Moumouris
Date: 2007.08.30 11:02:05 EEST
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 200**

23 Αυγούστου 2007

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 159

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ (ΕΕL 220/40 Οδηγίας της 21.6.2004) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 29ης Απριλίου 2004 για την τροποποίηση της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ (ΕΕL 235 της 17.9.1996) Οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικοτητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ (ΕΕL 110/1 της 20.4.2001) Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικοτητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις

α) του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101) και του άρθρου 4 του ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε από το άρθρο 48 του ν. 3427/2005 (Α΄ 312)

β) του άρθρου δευτέρου του ν. 2077/1992 «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη» (Α΄ 136)

γ) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98)

δ) του π.δ. 81/2002 «Συγχώνευση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (Α΄ 57)».

2. Την υπ' αριθμ. Δ15/Α/Φ19/4040/2006 απόφαση του πρωθυπουργού και Υπουργού Ανάπτυξης περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Ανάπτυξης Αναστάσιο Νεράντζη (Β΄ 249)

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Την υπ' αριθμ. 154/2007 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, του Υφυπουργού Ανάπτυξης, καθώς και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Σκοπός

Με το παρόν εναρμονίζεται η Ελληνική Νομοθεσία προς τις διατάξεις των οδηγιών 96/48/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235 της 17.9.1996), 2001/16/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 110 της 20.4.2001) και 2004/50/ΕΚ για την τροποποίηση της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και 2001/16/ΕΚ (ΕΕ L 220 της 21.6.2006)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι
Γενικές Διατάξεις

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής -
Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα
μεγάλης ταχύτητας -
Διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού
συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

(άρθρο 1 της υπ' αριθμ.96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ.1 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 1 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας).

1. Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι ο καθορισμός των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 23 και στο Παράρτημα Ι του άρθρου 24 αντίστοιχα του παρόντος.

Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των τμημάτων του συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία μετά τις 30 Απριλίου 2004 και των τμημάτων του συμβατικού συστήματος τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία μετά την 21 Ιουνίου 2004, καθώς και τα προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στην εκμετάλλευση του συστημάτων αυτών.

2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού αποσκοπεί στον καθορισμό μέγιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης για το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας και βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης για το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα και:

α) επιτρέπει να διευκολυνθούν, να βελτιωθούν και να αναπτυχθούν διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στο κοινοτικό έδαφος καθώς και σε τρίτες χώρες.

β) συντελεί στην προοδευτική υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και εκμετάλλευσης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας καθώς του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

γ) συντελεί στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και στη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Ειδικότερα, για το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα το πεδίο εφαρμογής του παρόντος διατάγματος επεκτείνεται σταδιακά ώστε να καλύψει ολόκληρο το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στις κύριες εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών και λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με εξαίρεση τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ή την υποδομή που είναι λειτουργικώς απομονωμένη από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα, και με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων από την εφαρμογή των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρονται στο άρθρο 7 του παρόντος. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται στα τμήματα του δικτύου, τα οποία δεν καλύπτονται ακόμη από την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, μόνο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, που πρόκειται να εγκριθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται κατωτέρω και για το πεδίο εφαρμογής που ορίζονται σ' αυτές.

Η Αρχή, ο διαχειριστής της υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν υποχρεούνται να εφαρμόσουν Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου, που θεσπίσθηκαν από την Επιτροπή του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, στην περίπτωση σχεδίων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά τον χρόνο δημοσίευσης της σχετικής ομάδας Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

Άρθρο 2
Ορισμοί διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και ορισμοί διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος

(άρθρο 2 της υπ' αριθμ. 96/48 οδηγίας και παρ.2 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 2 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 3 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας).

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος νοούνται ως:

α. «αναβάθμιση»: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος.

β. «ανακαίνιση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος, οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος.

γ. «αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης»: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης.

δ. «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών», εφεξής «η Αρχή»: η Αρχή, η οποία προβλέπεται στο Κεφάλαιο IV της υπ' αριθμ. 2004/49/ΕΚ οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 220/21.6.2004).

ε. «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα III του άρθρου 23 και στο παράρτημα III του άρθρου 24 του παρόντος, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνεται το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας και το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα αντίστοιχα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών για το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

στ. «βασική παράμετρος»: κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, ζωτική για τη διαλειτουργικοτητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο απόφασης ή σύστασης σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας, πριν από την κατάρτιση ολοκληρωμένων σχεδίων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

ζ. «διαλειτουργικοτητα σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας»: η ικανότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών μεγάλης ταχύτητας επιτυγχάνοντας καθο-

ρισμένες επιδόσεις. Η ικανότητα αυτή βασίζεται στο σύνολο κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται για να πληρούνται οι αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις.

η. «διαλειτουργικοτητα συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος»: η ικανότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, επιτυγχάνοντας τις απαιτούμενες επιδόσεις στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή βασίζεται στο σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων, που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις .

θ. «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας»: το σύνολο, το οποίο περιγράφεται στο παράρτημα Ι του άρθρου 23 του παρόντος και απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μονίμων εγκαταστάσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία είναι ειδικά κατασκευασμένη ή διευθετημένη για κυκλοφορία μεγάλης ταχύτητας και το τροχαίο υλικό το σχεδιασμένο για να κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής.

ι. «ειδική περίπτωση σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας»: κάθε τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας για το οποίο απαιτούνται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις των ΤΠΔ λόγω περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Στις περιπτώσεις αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται, ειδικότερα, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι απομονωμένα από το δίκτυο του υπόλοιπου κοινοτικού εδάφους το περιτύπωμα φόρτωσης από το εύρος γραμμής ή από την υπόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών τροχιών.

ια. «ειδική περίπτωση συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος»: κάθε τμήμα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο χρειάζονται ειδικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις των ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος εξ' αιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Στις περιπτώσεις αυτές είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται, ειδικότερα, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι απομονωμένα από το δίκτυο του υπολοίπου κοινοτικού εδάφους το περιτύπωμα, το εύρος της γραμμής ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών, καθώς και το τροχαίο υλικό που προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση και το τροχαίο υλικό προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες υπό την προϋπόθεση ότι το υλικό αυτό δεν διασχίζει σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών.

ιβ. «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: μια κοινή τεχνική προδιαγραφή, μια ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή ένα εθνικό πρότυπο, στο οποίο έχει μεταφερθεί ένα ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 σημεία 8 έως 12 της υπ' αριθμ. 93/38/ΕΟΚ οδηγίας και στο άρθρο 2 του κεφ. Α΄ του π.δ. 57/2000 (Α΄ 45) και στις διατάξεις του π.δ. 334/1994 (Α΄ 176), όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

ιγ. «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο των λειτουργιών, με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε λειτουργία σύμφωνα με το σχεδιασμό.

Ιδ. «θεμελιώδεις παράμετροι συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, καίρια για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος η οποία αποτελεί αντικείμενο απόφασης με βάση τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας πριν από την εκπόνηση σχεδίων ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

ιστ. «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί οι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχου «CE» των υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα.

ιζ. «Οργανισμός»: Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο οποίος συστήθηκε με τον υπ' αριθμ. 881/2004 Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 (EEL 220 της 21.6.2004)

ιθ. «στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζομένων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άϋλα, όπως το λογισμικό.

ιη. «συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο, το οποίο περιγράφεται παράρτημα Ι του άρθρου 24 του παρόντος και απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία είναι ειδικά κατασκευασμένη ή αναβαθμισμένη για συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, και από τροχαίο υλικό, σχεδιασμένο να κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής,

κ. «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας», εφεξής καλούμενες «ΤΠΔ»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις

οικείες βασικές απαιτήσεις με τον καθορισμό αναγκαίων αμοιβαίων λειτουργικών σχέσεων μεταξύ των υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και με εξασφάλιση της συνοχής του.

κα. «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος», εφεξής καλούμενες ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις οικείες βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,

κβ. «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος»: το σύνολο, το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου και από το υπάρχον τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προέλευσης, που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής.

κγ. «υποσυστήματα διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας»: το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται, όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 23 του παρόντος, σε διαρθρωτικά ή λειτουργικά υποσυστήματα, για τα οποία πρέπει να καθοριστούν οι οικείες βασικές απαιτήσεις.

κδ. «υποσυστήματα συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος »: το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 24 παρόντος. Τα υποσυστήματα, για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις, είναι διαρθρωτικής ή λειτουργικής φύσεως.

Άρθρο 3
(άρθρο 3 της υπ’ αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 3 της υπ’ αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Οι διατάξεις του παρόντος αφορούν κάθε υποσύστημα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τις παραμέτρους, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του συστήματος αυτού καθώς και κάθε υποσύστημα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του συστήματος αυτού.

2. Οι διατάξεις του παρόντος όσον αφορούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, η πλήρωση των αντίστοιχων βασικών απαιτήσεων ενδέχεται να απαιτεί τη χρήση ιδιαίτερων ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

Άρθρο 4
(άρθρο 4 της υπ’ αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 4 της υπ’ αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας πρέπει να πληρούν τις οικείες βασικές απαιτήσεις.

2. Το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πρέπει να πληρούν τις οικείες βασικές απαιτήσεις.

3. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 10 του κεφ. Γ του π.δ. 57/2000 (Α΄ 45), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει και οι οποίες συμπληρώνουν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, ή άλλα κοινοτικά πρότυπα, δεν πρέπει να αντιβαίνουν προς τις αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις των παραπάνω σιδηροδρομικών συστημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
Τεχνικές Προδιαγραφές

Άρθρο 5
Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας
(άρθρο 5 της υπ’ αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 4 του άρθρου 1 της υπ’ αριθμ. 2004/50/ΕΚ)

1. Κάθε υποσύστημα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η κατάρτιση ή/και η αναθεώρηση μιας ΤΠΔ, καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σύμφωνα με την παρ.5 του άρθρου 1 της υπ’ αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας.

2. Τα υποσυστήματα αυτά πρέπει να πληρούν τις ΤΠΔ. Η συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ’ όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Στο βαθμό που απαιτείται προς επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του παρόντος, όπως ισχύει, κάθε ΤΠΔ:

α) αναφέρει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής και ειδικότερα το τμήμα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 23 του παρόντος το υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος που αναφέρεται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 23 του παρόντος.

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα υποσυστήματα.

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα. Εάν χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές δύνανται να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, ή/και τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 23 του παρόντος.

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, αφενός, ή ο έλεγχος «CE» των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην υπ' αριθμ. 93/465/ΕΟΚ (L 220/30.8.1993) απόφαση.

στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής των ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να προσδιορίζονται τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση προς την τελική κατάσταση, κατά την οποία η τήρηση των ΤΠΔ αποτελεί τον κανόνα.

ζ) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τα επαγγελματικά προσόντα και τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία, που απαιτούνται για την λειτουργία και τη συντήρηση των εν λόγω υποσυστημάτων, καθώς και για την εφαρμογή των ΤΠΔ.

4. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν την έκδοση αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία τροχαίου υλικού που δε διέπεται από τις ΤΠΔ. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει μετά από σχετική εισήγηση του Διαχειριστή της υποδομής και γνώμη της Αρχής με την οποία αιτιολογείται πλήρως η πρόταση του, για τη χρήση ή μη της υποδομής για την κυκλοφορία του παραπάνω τροχαίου υλικού.

5. Οι ΤΠΔ τηρούνται στο σύνολο τους προκειμένου να διασφαλίζεται η συνοχή του σιδηροδρομικού δικτύου.

6. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων του παρόντος. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Σε περίπτωση έλλειψης ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα έγγραφα, στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα αυτά είναι προσιτά και δημοσιοποιημένα.

Άρθρο 6
Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας
του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού
συστήματος
(άρθρο 5 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και της
παραγρ. 4 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ
οδηγίας)

1. Κάθε υποσύστημα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, ενώ μια ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η απόφαση για την κατάρτιση ή/και την αναθεώρηση μιας ΤΠΔ, καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής, απαιτούν εντολή σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρο 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας.

2. Τα υποσυστήματα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Εφόσον είναι αναγκαίο και προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του παρόντος, κάθε ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος:

α) αναφέρει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής της και ειδικότερα τα τμήματα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 24 του παρόντος, τα υποσυστήματα ή τα τμήματα υποσυστημάτων που αναφέρονται παράρτημα Ι του άρθρου 24 του παρόντος),

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με τα άλλα υποσυστήματα,

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα. Εάν «χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο άρθρο 24 παράρτημα Ι του παρόντος

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,

ε) να αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται είτε η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, αφενός, ή ο έλεγχος «CE» των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην υπ' αριθμ. 93/465/ΕΟΚ (L 220/30.8.1993) απόφαση,

στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. Πρέπει ιδίως να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένου σεβασμού της ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος,

ζ) προσδιορίζει, για το προσωπικό που αφορά, τις προϋποθέσεις επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία, που απαιτούνται για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος, καθώς και για την υλοποίηση της ΤΠΔ.

4. Κάθε ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος εκπονείται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και αναφέρει ένα υποσύστημα-στόχο που μπορεί να επιτευχθεί προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό, η βαθμιαία θέσπιση των ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και η τήρηση τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτυγχάνεται προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος στη χώρα. Για το σκοπό αυτό μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος ειδικές περιπτώσεις τόσο σε θέματα υποδομής όσο και σε θέματα τροχαίου υλικού. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στο περιτύπωμα, στο εύρος των γραμμών ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών, καθώς και στο τροχαίο υλικό προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση, η ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος προσδιορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων της ΤΠΔ που αναφέρονται στα στοιχεία γ) έως ζ) της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

6. Οι ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος δεν παρεμποδίζουν την έκδοση αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία τροχαίου υλικού που δε διέπεται από τις ΤΠΔ. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει μετά από σχετική εισήγηση του Διαχειριστή της υποδομής και γνώμη της Αρχής, με την οποία αιτιολογείται πλήρως η πρόταση του, για τη χρήση ή μη της υποδομής για την κυκλοφορία του παραπάνω τροχαίου υλικού.

7. Στις ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές, όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων του παρόντος. Στην περίπτωση αυτή τα εν λόγω ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. Ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα έγγραφα. Στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσιτά και δημοσιοποιημένα.

Άρθρο 7
(άρθρο 7 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 6 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 7 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και της παρ. 6 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή της υποδομής ή σιδηροδρομικής επιχείρησης και με τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής, δύναται να εγκρίνει τη μη εφαρμογή μιας ή περισσοτέρων ΤΠΔ ή μιας ή περισσοτέρων ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν το τροχαίο υλικό στις ακόλουθες περιπτώσεις και συνθήκες:

α) στα σχέδια νέας γραμμής ανακαίνισης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής ή σε κάθε στοιχείο που αναφέρεται στη παρ.1 του άρθρου 1 του παρόντος, που βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο ανάπτυξης ή για το οποίο εκτελείται ήδη σύμβαση κατά τη δημοσίευση αυτών των ΤΠΔ ή των ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα.

β) στα σχέδια ανακαίνισης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής όταν το περιτύπωμα, το εύρος της γραμμής ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών ή η τάση της ηλεκτροκίνησης που προβλέπονται από τις ΤΠΔ ή τις ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής.

γ) στα σχέδια νέας γραμμής ή ανακαίνισης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής εκτελούμενης στο ελληνικό έδαφος όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι περίκλειστο ή αποκομμένο λόγω της θάλασσας από το σιδηροδρομικό δίκτυο του υπόλοιπου κοινοτικού εδάφους.

δ) σε κάθε σχέδιο ανακαίνισης επέκτασης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ ή των εν λόγω ΤΠΔ του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα,

ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι προϋποθέσεις γρήγορης αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν για τεχνικούς ή οικονομικούς λόγους τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ ή τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος,

στ) στα βαγόνια, τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται σε τρίτες χώρες και των οποίων το εύρος γραμμής είναι διαφορετικό από το αντίστοιχο εύρος του κύριου κοινοτικού σιδηροδρομικού δικτύου.

2. Σε όλες τις περιπτώσεις ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών με τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής και μετά από εισήγηση του Διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης γνωστοποιεί εκ των προτέρων στην Επιτροπή την πρόθεση της Ελλάδας να ζητήσει παρέκκλιση και διαβιβάζει σε αυτή φάκελο με τις ΤΠΔ ή τα τμήματα των ΤΠΔ ή των ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος ή τα τμήματα αυτών των ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, που δεν επιθυμεί να εφαρμόσει, καθώς και με τις αντίστοιχες προδιαγραφές που επιθυμεί να εφαρμόσει.

Για την περίπτωση του στοιχείου β) και για το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, η απόφαση της Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα, το εύρος της γραμμής και την απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
Στοιχεία διαλειτουργικότητας διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

Άρθρο 8
(άρθρο 8 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 8 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, επιτρέπεται:

α) Να διατίθενται στην αγορά μόνον εάν πληρούν τις οικείες βασικές απαιτήσεις για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

β) Να χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και συντηρούνται δεόντως.

2. Οι διατάξεις της παραπάνω παραγράφου του παρόντος άρθρου δεν παρεμποδίζουν την εμπορία αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές ούτε τη χρησιμοποίηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας σε συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές.

Άρθρο 9
(άρθρο 9 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 7 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρου 9 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

Από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος η διάθεση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας, προορισμένων να χρησιμοποιηθούν στο ευρωπαϊκό σύστημα μεγάλη ταχύτητας ή στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα αντίστοιχα, είναι ελεύθερη και δεν επιτρέπεται οποιοσδήποτε περιορισμός ή παρεμπόδιση διάθεσης τους στην αγορά, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος.

Ειδικότερα, δεν μπορεί να απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας, η οποία οδηγεί στη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο Παράρτημα IV του άρθρου 23 και Παράρτημα IV του άρθρου 24 αντίστοιχα του παρόντος.

Άρθρο 10
(άρθρο 10 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 8 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 10 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 7 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος θεωρείται δεδομένη η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις, όταν συνοδεύονται από τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης της.

2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.

3. Ο Κοινοποιημένος Οργανισμός ή ο Διαχειριστής υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση κρίνουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, πληροί τις οικείες βασικές απαιτήσεις, εφόσον αυτό συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή στην αντίστοιχη ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που καταρτίζονται για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις και ενημερώνουν την Αρχή.

Άρθρο 11
(άρθρο 11 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 9 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 11 της υπ' αριθμ. 11 οδηγίας της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 8 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ)

Όταν η Αρχή ή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνουν ότι κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς του παρόντος δεν πληρούν τις οικείες βασικές απαιτήσεις προσφεύγουν στη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής η οποία έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών,

αποσύρουν μερικώς ή πλήρως αυτές τις προδιαγραφές από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρηθεί ή τις τροποποιούν.

Άρθρο 12
(άρθρο 12 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 12 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Εφόσον ο Διαχειριστής της υποδομής, ή σιδηροδρομική επιχείρηση διαπιστώσουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, το οποίο συνοδεύεται με τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, και το οποίο διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις οικείες βασικές απαιτήσεις, εισηγείται στην Αρχή αναφορικά με στοιχείο αυτό και τα προβλήματα που δημιουργεί. Η Αρχή δύναται σε κάθε περίπτωση να ζητά από τον κοινοποιημένο οργανισμό τη γνώμη του, η οποία πρέπει να δοθεί εντός τριών μηνών, σχετικά με το πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί καθώς και τις προτάσεις του σχετικά με τα μέτρα που είναι αναγκαίο να ληφθούν και τα οποία θα περιορίζουν την εφαρμογή του ή θα απαγορεύουν την χρήση του ή θα το αποσύρουν από την αγορά. Σε περίπτωση απόσυρσης του στοιχείου από την αγορά ενημερώνονται οι κατά περίπτωση αρμόδιες αρχές εποπτείας της αγοράς προκειμένου να λάβουν τα αναγκαία μέτρα, για τα οποία ενημερώνεται απαραίτητα και η Αρχή. Η Αρχή κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα μέτρα που ελήφθησαν και αναφέρει τους λόγους λήψης των μέτρων αυτών, παρέχει δε διευκρινίσεις ιδίως εάν η μη συμμόρφωση προκύπτει από:

α) Μη τήρηση των οικείων βασικών απαιτήσεων.

β) Κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, εφόσον έχει γίνει επίκληση της εφαρμογής των εν λόγω προδιαγραφών

γ) Ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης «CE», αποδεικνύεται στερούμενο συμμόρφωσης προς τις προδιαγραφές, η Αρχή ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις αρμόδιες υπηρεσίες των άλλων κρατών-μελών προκειμένου να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης καθορίζονται τα μέτρα για την εφαρμογή της παραγράφου 1.

Άρθρο 13
(άρθρο 13 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 13 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του για να λάβει τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις αντίστοιχες ΤΠΔ για το στοιχείο αυτό.

2. Όταν οι ΤΠΔ ή οι ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος το επιβάλλουν, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστή ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του.

3. Σε περίπτωση, που τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, αποτελούν αντικείμενο άλλων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας, που αφορούν άλλες πτυχές η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, ότι τα παραπάνω στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των διατάξεων.

4. Όταν οι υποχρεώσεις των παραγράφων 1 έως και 3 του παρόντος άρθρου δεν τηρούνται, ούτε από τον κατασκευαστή ούτε από τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν εκείνον που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και εκείνος, ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος αυτών, διαφορετικών προελεύσεων ή κατασκευάζει τα παραπάνω στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση όσον αφορά το παρόν διάταγμα.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 12 του παρόντος:

α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «CE», συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του, την υποχρέωση να αποκαταστήσει τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, υπό τους όρους που θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από τη γνώμη της Αρχής.

β) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του προς τα ανωτέρω, η Αρχής περιορίζει ή απαγορεύει τη διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, στην αγορά ή εξασφαλίζει ότι αυτό θα αποσυρθεί από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 12 του παρόντος. Με κοινή απόφαση των



Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης καθορίζονται τα μέτρα για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
Υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

Άρθρο 14
(άρθρο 14 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 10 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 14 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 9 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Η Αρχή εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, τα οποία ευρίσκονται στην επικράτεια του ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτή.

Για το σκοπό αυτό, η Αρχή λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία, μόνον εάν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπον ώστε να μη θίγεται η τήρηση των σχετικών με αυτά βασικών απαιτήσεων, όταν ενσωματώνονται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα.

Ειδικότερα η Αρχή ελέγχει τη συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται.

2. Η Αρχή ελέγχει, κατά το χρόνο που τίθεται σε λειτουργία και στη συνέχεια, σε τακτά διαστήματα, κατά πόσον η εκμετάλλευση και η συντήρηση των υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις οικείες βασικές απαιτήσεις. Προς το σκοπό, αυτό χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των αντιστοίχων διαρθρωτικών και λειτουργικών ΤΠΔ και ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής ο Διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλει στην Αρχή φάκελο με περιγραφή του σχεδίου. Η Αρχή εξετάζει το φάκελο αυτόν και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που αναφέρεται στην οικεία ΤΠΔ, κατά πόσον το μέγεθος των εργασιών επιβάλλει την έκδοση νέας έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία κατά την έννοια του παρόντος.

Η νέα αυτή έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί από τις προβλεπόμενες εργασίες.

4. Σε περίπτωση θέσης σε λειτουργία τροχαίου υλικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος από την Αρχή, αυτή έχει την ευθύνη να εξασφαλίζει ότι σε κάθε όχημα δίδεται και αναγράφεται αλφαριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός. Αυτός ο κωδικός είναι καταγεγραμμένος σε εθνικό μητρώο οχημάτων, το οποίο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, β) το μητρώο τηρείται και ενημερώνεται μόνο από την Αρχή γ) η Αρχή δίδει πρόσβαση στο μητρώο:

αα) στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και στις ομόλογες αρχές των λοιπών κρατών -μελών της ΕΕ,

ββ) στον ρυθμιστικό φορέα που έχει καθορισθεί με το άρθρο 38 του π.δ/τος 41/2005 (Α΄ 60) και στους ομόλογους ρυθμιστικούς φορείς των λοιπών κρατών-μελών,

γγ) στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (Κανονισμός 881/2004/ΕΚ) και

δδ) στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους Διαχειριστές υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους.

Σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, η Αρχή δύναται να αποδεχθεί τροχαίο υλικό σαφώς αναγνωρισμένο, σύμφωνα με διαφορετικό κωδικό σύστημα. Ωστόσο, εάν η Αρχή έχει επιτρέψει τη θέση σε λειτουργία τέτοιου τροχαίου υλικού στο έδαφος της, αυτό θα λαμβάνει αλφαριθμητικό αναγνωριστικό κωδικό από το εθνικό μητρώο οχημάτων, κατά τα αντίστοιχα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχεία γ), δ) και ε) του παρόντος άρθρου.

5. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 21 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας, βάσει σχεδίου προδιαγραφών που καταρτίζει ο Οργανισμός. Αυτά τα σχέδια προδιαγραφών περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τη μορφή των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και ανάγνωσης. Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) αναφορές στη δήλωση ελέγχου «CE» και στο φορέα που την εξέδωσε.

β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο άρθρο 22 του παρόντος.

γ) στοιχεία ταυτότητας του κυρίου του οχήματος ή του μισθωτή.

δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο χρήσεως του οχήματος.

ε) ζωτικά για την ασφάλεια στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα συντήρησης του οχήματος.

Άρθρο 15
(άρθρο 15 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ.1 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 15 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

Με την επιφύλαξη των οριζομένων στο άρθρο 19 του παρόντος δεν επιτρέπεται η απαγόρευση, ο περιορισμός

ή η παρακώλυση της κατασκευής, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης διαρθρωτικών υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία πληρούν τις οικείες βασικές απαιτήσεις.

Ειδικότερα, δεν μπορούν να απαιτούν τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση ελέγχου «CE» των υποσυστημάτων αυτών.

Άρθρο 16
(άρθρο 16 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 12 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 16 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 10 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Τα διαρθρωτικά υποσυστήματα που συγκροτούν το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας ή τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος θεωρούνται διαλειτουργικά και σύμφωνα με τις αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις εφόσον συνοδεύονται από τη δήλωση ελέγχου «CE» που τους αντιστοιχεί.

2. Ο έλεγχος της διαλειτουργικότητας καθενός διαρθρωτικού υποσυστήματος που συγκροτεί το διευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα και που είναι σύμφωνο με τις βασικές απαιτήσεις, γίνεται με αναφορά στις ΤΠΔ που το αφορούν εφόσον υπάρχουν.

3. Εάν δεν υπάρχουν ΤΠΔ ή ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και σε περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 7 του παρόντος ισχύει ο κατάλογος τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιήθηκε για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και έχει κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέχρι 30 Απριλίου 2005. Κάθε τροποποίηση του καταλόγου αυτού κοινοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τον Υπουργό Μεταφορών μετά από την σύμφωνη γνώμη της Αρχής. Με την ευκαιρία αυτή ορίζεται κάθε Κοινοποιημένος Οργανισμός που είναι αρμόδιος να πραγματοποιεί, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων που διαφοροποιούνται, τη διαδικασία ελέγχου του άρθρου 18 του παρόντος.

Άρθρο 17
(άρθρο 17 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 13 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 17 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και της παρ. 11 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Εφόσον διαπιστωθεί ότι οι ΤΠΔ ή οι ΤΠΔ του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος δεν ικανοποιούν πλήρως τις οικείες βασικές απαιτήσεις, η Αρχή δύναται να παραπέμψει το θέμα στην επιτροπή του άρθρου 21 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας.

2. Στην περίπτωση αυτή, οι ΤΠΔ αναθεωρούνται σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 1 και παρ. 5 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας.

3. Εάν ορισμένες τεχνικές πτυχές οι οποίες αντιστοιχούν στις οικείες βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ ή ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της αντίστοιχης ΤΠΔ. Για τις πτυχές αυτές εφαρμόζεται η παρ.3 του άρθρου 16 του παρόντος.

Άρθρο 18
(άρθρο 18 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και παρ. 14 του άρθρου 1 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 18 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης ελέγχου «CE», ο αναθέτων φορέας ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του, αναθέτει τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχου «CE» στον αρμόδιο κοινοποιημένο οργανισμό που πληροί τις προϋποθέσεις του Παραρτήματος VII του άρθρου 23 και του Παραρτήματος VII του άρθρου 24 του παρόντος.

2. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE» ενός υποσυστήματος του διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αντίστοιχα, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη τη περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της έγκρισης πριν τεθεί σε, λειτουργία το αντίστοιχο υποσύστημα.

Καλύπτει επίσης τον έλεγχο των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ ή ΤΠΔ του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και στα αντίστοιχα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 22 του παρόντος.

3. Ο αρμόδιος κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου «CE». Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά καθενός εκ των παραπάνω υποσυστημάτων, καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Πρέπει επίσης να περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες για τακτική συντήρηση, για συνεχή ή περιοδική επιτήρηση, για ρύθμιση και προληπτική συντήρηση.

Άρθρο 19
(άρθρο 19 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας και του άρθρου 19 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Όταν διαπιστώνεται ότι ένα υποσύστημα διαρθρωτικής φύσεως του διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που συνοδεύεται από δήλωση ελέγχου «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος και ιδίως τις αντίστοιχες βασικές απαιτήσεις τότε η

Αρχή μπορεί να ζητήσει να διενεργηθούν συμπληρωματικοί έλεγχοι.

2. Όταν ζητηθούν συμπληρωματικοί έλεγχοι, αναφέρονται οι λόγοι που τους αιτιολογούν. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τους συμπληρωματικούς ελέγχους που ζητήθηκαν για να κινηθεί η διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 21 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
Κοινοποιημένοι οργανισμοί του διευρωπαϊκού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

Άρθρο 20
(άρθρο 20 της υπ' αριθμ. 96/48 /ΕΚ οδηγίας και παρ. 15 του άρθρου 1 υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 20 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και παρ. 12 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Οι Οργανισμοί, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης, που προβλέπεται από το άρθρο 13 και της διαδικασίας ελέγχου που προβλέπεται από το άρθρο 18, είναι εκείνοι που θα οριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον πληρούν τα κριτήρια του Παραρτήματος VII του άρθρου 23 και του Παραρτήματος VII του άρθρου 24 του παρόντος. Με την απόφαση αυτή καθορίζονται η διαδικασία και οι φορείς αξιολόγησης, αφού ληφθούν υπόψη τα κριτήρια αξιολόγησης, που προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα και από τα οποία τεκμαίρεται ότι οι παραπάνω οργανισμοί ανταποκρίνονται στα κριτήρια του Παραρτήματος VII του άρθρου 23 και του Παραρτήματος VII του άρθρου 24 του παρόντος.

2. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών γνωστοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα άλλα κράτη - μέλη, τους οργανισμούς που θα επιλεγούν με τη διαδικασία της παρ. 1 του παρόντος άρθρου και τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί λαμβάνουν αναγνωριστικό αριθμό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αποσύρει την έγκριση, που έχει χορηγήσει σε έναν οργανισμό, ο οποίος δεν πληροί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο Παράρτημα VII του άρθρου 23 και στο Παράρτημα VII του άρθρου 24 του παρόντος και ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη -μέλη.

5. Εάν ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι ένας οργανισμός, κοινοποιημένος από άλλο κράτος - μέλος, δεν πληροί πλέον τα σχετικά κριτήρια, προσφεύγει ενώπιον της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για να κινηθεί η διαδικασία της παραγράφου 4 του άρθρου 20 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας.

Άρθρο 21
(άρθρο 23 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και της παρ. 15 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, με την σύμφωνη γνώμη της Αρχής και μετά από εισήγηση του Διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, μπορεί να ζητήσει από την επιτροπή του άρθρου 21 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας την εκπόνηση ΤΠΔ του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος για κάποιο πρόσθετο αντικείμενο εφόσον αυτό αφορά υποσύστημα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αναφερόμενο στο Παράρτημα Π του άρθρου 24 του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI
Καθεστώτα υποδομής και τροχαίου υλικού του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

Άρθρο 22
(παρ. 18 του άρθρου 1 υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας και άρθρο 24 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας και της παρ. 16 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας)

1. Η Αρχή μεριμνά ώστε να δημοσιεύονται και να ενημερώνονται κάθε χρόνο το μητρώο υποδομών του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και μητρώο τροχαίου υλικού του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, αντιστοίχως. Τα μητρώα αυτά αναγράφουν, για κάθε σχετικό υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά, όπως τις βασικές παραμέτρους και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή ΤΠΔ συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. Προς το σκοπό αυτό, κάθε αντίστοιχη ΤΠΔ αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα υποδομών και τροχαίου υλικού.

2. Αντίγραφο των μητρώων αυτών διαβιβάζεται στις ομόλογες Αρχές των λοιπών κρατών-μελών και στον Οργανισμό και διατίθεται προκειμένου να το συμβουλεύονται τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των επαγγελματικών παραγόντων του τομέα.

Κεφάλαιο VII

Άρθρο 23
Παραρτήματα διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας

Παρατίθενται κατωτέρω τα παραρτήματα οδηγίας 96/48/ΕΟΚ όπως αντικαθίστανται και τροποποιούνται με τις παραγρ. 19, 20, 21 και 22 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 2004/50/ΕΚ οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

1. Η ΥΠΟΔΟΜΗ

α) Η υποδομή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού

συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελείται από την υποδομή των σιδηροδρομικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην υπ' αριθμ. 1692/96/ΕΚ απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ή εκείνων που αναφέρονται σε κάθε ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής,

β) Στις γραμμές μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες γενικώς ίσες προς ή μεγαλύτερες από 250 km/ώρα,

- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα,

- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα, διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλομένων στην τοπογραφία, στη διαμόρφωση του εδάφους ή στον πολεοδομικό σχεδιασμό και η ταχύτητα των οποίων πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

γ) Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και καθορισμού πορείας και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών, που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών στις εν λόγω γραμμές ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό, στο οποίο αναφέρεται το παρόν π. διάταγμα, περιλαμβάνει τις αμαξοστοιχίες που έχουν σχεδιασθεί για να κυκλοφορούν:

- είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/ώρα, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες θα είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/ώρα,

- είτε με ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα στις γραμμές του τμήματος 1, όπου είναι συμβατές με τα επίπεδα επιδόσεων αυτών των γραμμών.

3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων του τροχαίου υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος το σύστημα που συγκροτεί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομή,
- ενέργεια,
- έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας
- τροχαίο υλικό

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,
- τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

2. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

Για κάθε υποσύστημα, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου καθορίζεται στις εντολές για την εκπόνηση ΤΠΔ που ανατίθενται στον Οργανισμό.

Βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας, οι εντολές αυτές καταρτίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας.

Εφόσον απαιτείται, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα ο οποίος καθορίζεται στις εντολές διευκρινίζεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 εδάφιο γ) του παρόντος διατάγματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

1. Γενικές απαιτήσεις

1.1 Ασφάλεια

1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η συντήρηση και η επιτήρηση των στοιχείων που είναι καίρια για την ασφάλεια και ειδικότερα των στοιχείων, που συμμετέχουν στην κυκλοφορία των τρένων, πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει με τη χρησιμοποίηση των ενδεδειγμένων μέσων να έχουν περιορισμένες συνέπειες επί της ασφάλειας.

1.1.4 Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζεται η εκδήλωση, διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5 Οι διατάξεις με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια τους σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2 Αξιοπιστία- διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που συμμετέχουν στην κυκλοφορία των τρένων πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3 Υγεία

1.3.1 Τα υλικά που ενδέχεται, στον τρόπο χρησιμοποίησης τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων, τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά, δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2 Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να γίνονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4 Προστασία του περιβάλλοντος.

1.4.1 Κατά το σχεδιασμό του συστήματος, πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις για το περιβάλλον λόγω της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, σύμφωνα με τις εν ισχύ κοινοτικές διατάξεις.

1.4.2 Πρέπει να αποφεύγεται να εκπέμπονται από τα υλικά που χρησιμοποιούνται στα τρένα και την υποδομή επιβλαβείς και επικίνδυνοι για το περιβάλλον καπνοί ή αέρια, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3 Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι συμβατά, από ηλεκτρομαγνητική άποψη, με τις εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα από τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.5 Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των τρένων που πρόκειται να κυκλοφορούν στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη μελλοντική συμβατότητα.

2. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε ένα υποσύστημα

2.1 Υποδομή

2.1.1 Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις των γραμμών, στις οποίες η κυκλοφορία διεξάγεται με μεγάλη ταχύτητα.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι, στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, κυρίως όταν διέρχονται από τους σταθμούς τρένα που κυκλοφορούν με μεγάλη ταχύτητα.

Η υποδομή, στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό, πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπιδώματα κλπ).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις, για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφάλειας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

2.2 Ενέργεια

2.2.1 Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων μεγάλης ταχύτητας, ούτε των προσώπων (χρηστών, προσωπικού εκμετάλλευσης, περίοικων και τρίτων).

2.2.2 Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των καθορισμένων ορίων.

2.2.3 Τεχνική συμβατότητα

Τα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιούνται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας πρέπει:

- να επιτρέπουν στα τρένα να επιτυγχάνουν τις καθορισμένες επιδόσεις.

- να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στα τρένα

2.3 Έλεγχος - χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1 Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις και οι ενέργειες ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης, που χρησιμοποιούνται για το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα τρένων μεγάλης ταχύτητας, πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των τρένων στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο.

2.3.2 Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή μεγάλης ταχύτητας και κάθε νέο τροχαίο υλικό μεγάλης ταχύτητας που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την υιοθέτηση συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, πρέπει να προσαρμόζεται στη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, που είναι εγκατεστημένος στο χώρο της θέσης οδήγησης των τρένων, πρέπει να επιτρέπει κανονική

εκμετάλλευση, υπό καθορισμένες συνθήκες, επί του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

2.4 Τροχαίο υλικό

2.4.1 Ασφάλεια

Η δομή του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να προστατεύει τους χώρους επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου- χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης, καθώς και οι ασκούμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με το σχεδιασμό των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση, ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου, ορισμένες διατάξεις πρέπει να επιτρέπουν στους επιβάτες να το επισημαίνουν στο μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σ' επαφή μ' αυτόν.

Οι θύρες εισόδου πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος, το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται έξοδοι κινδύνου και να επισημαίνονται.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις, για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η ύπαρξη επί των τρένων ενός συστήματος φωτισμού κινδύνου με επαρκή ένταση και αυτονομία.

Τα τρένα πρέπει να διαθέτουν ηχητικό σύστημα, που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες εκ μέρους του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του επί του εδάφους προσωπικού ελέγχου.

2.4. 2 Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας του τρένου, χωρίς αρνητικές συνέπειες για τον εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3 Τεχνική συμβατότητα

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός πρέπει να είναι συμβατός με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των τρένων με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

Τα χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού πρέπει να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η εκμετάλλευσή του.

2.4.4. Έλεγχος

Τα τρένα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

2.5 Συντήρηση

2.5.1 Υγεία

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να βλάπτουν την υγεία των προσώπων.

2.5.2 Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3 Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης για τα τρένα μεγάλης ταχύτητας πρέπει να επιτρέπουν να εκτελούνται οι εργασίες ασφάλειας υγιεινής και άνεσης σε όλα τα τρένα για τα οποία έχουν σχεδιαστεί.

2.6 Περιβάλλον

2.6.1 Υγεία

Η εκμετάλλευση του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας πρέπει να τηρεί τους κανονισμούς σχετικά με τα επίπεδα ηχητικών οχλήσεων.

2.6.2 Προστασία του περιβάλλοντος

Η εκμετάλλευση του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας δεν πρέπει να προκαλεί στο έδαφος επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και το χώρο που διασχίζεται πλησίον της υποδομής, υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

2.7 Εκμετάλλευση

2.7.1 Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, πρέπει να εγγυώνται ασφαλή διεθνή εκμετάλλευση.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και το σύστημα διασφάλισης ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα συντήρησης των σχετικών φορέων, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.7.2 Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και το σύστημα διασφάλισης ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.7.3 Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα της εκμετάλλευσης επί του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Δήλωση «CE» Συμμόρφωσης

Καταλληλότητας χρήσης

1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος διατάγματος. Αυτά τα στοιχεία μπορούν να είναι:

1.1 Στοιχεία γενικής χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2 Στοιχεία γενικής χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που, αυτά καθαυτά, δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα, αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3 Ειδικά στοιχεία

Είναι τα στοιχεία, που είναι ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση «CE» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας εξεταζομένου μεμονωμένα προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

- είτε την εκτίμηση αξιολόγησης, από ένα ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα στην περίπτωση που πρόκειται περί διασυνδέσεων, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές κυρίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού, καθώς και της κατασκευής διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην υπ' αριθμ. 93/465/ΕΟΚ απόφαση του Συμβουλίου, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι ΤΠΔ.

3. Περιεχόμενο της δήλωσης «CE»

Η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα, όπως και οι οδηγίες χρήσεως και περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία.

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος διατάγματος.

- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και σε περίπτωση αντιπροσώπου και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή).

- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (μάρκα, τύπος κ.λπ.).

- την αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 12).

- κάθε σχετική περιγραφή, στην οποία ανταποκρίνεται το στοιχείο διαλειτουργικότητας και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης.

- την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών, οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης ενδεχομένως με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού.

- κατά περίπτωση, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΔΗΛΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ «CE»

Η δήλωση ελέγχου «CE» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος διατάγματος.

- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και σε περίπτωση αντιπροσώπου και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντος φορέα).

- τη συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος.

- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «CE» που αναφέρεται στο άρθρο 17 του παρόντος διατάγματος.

- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος.

- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα και ιδιαίτερα εάν συντρέχει λόγος τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης.

- εάν είναι προσωρινή η διάρκεια ισχύος της δήλωσης «CE».

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ
ΕΛΕΓΧΟΣ «CE»

1. Ο έλεγχος «CE» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί εφόσον το ζητήσει ο αναθέτων φορέας ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα αντιπρόσωπός του, ότι ένα υποσύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

- σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

2. Ο έλεγχος του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- γενικό σχεδιασμό

- κατασκευή του υποσυστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται ιδίως η εκτέλεση των έργων πολιτικού μηχανικού, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου

- δοκιμές του περατωμένου υποσυστήματος

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, ο οποίος είναι αρμόδιος για τον έλεγχο «CE», συντάσσει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το οποίο προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του, ο οποίος με τη σειρά του συντάσσει τη δήλωση ελέγχου «CE», η οποία προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένο ή/και τίθεται υπό εκμετάλλευση το υποσύστημα.

4. Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου, πρέπει να έχει συσταθεί ως ακολούθως:

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και της σιδηροκατασκευής εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου των κατασκευών εκ σκυροδέματος.

- για τα λοιπά υποσυστήματα, γενικά και αναλυτικά σχέδια εκτέλεσης των εργασιών, σχέδια ηλεκτρικών και υδραυλικών κυκλωμάτων, σχέδια κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης κλπ.

- κατάλογο των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος διατάγματος τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα.

- αντίγραφα των δηλώσεων «CE» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του παρόντος (άρθρο 13 υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας), τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από ένα αντίγραφο των πρακτικών, των δοκιμών και εξετάσεων, που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών.

- βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE», με την οποία βεβαιώνει ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος και της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του οργανισμού και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί καθώς και συνοδευόμενη από τις εκθέσεις επίσκεψης και ελέγχου, τις οποίες θα έχει συντάξει στο πλαίσιο της αποστολής, του όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4 κατωτέρω.

5. Επιτήρηση

5.1 Σκοπός της επιτήρησης «CE» είναι να εξασφαλιστεί ότι κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

5.2 Ο κοινοποιημένος οργανισμός, ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργαστήρια κατασκευής στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος προκατασκευής στις εγκαταστάσεις δοκιμών και εν γένει σε όλους τους χώρους, που μπορεί να κρίνει αναγκαίους για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αναθέτων φορέας ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του στην Κοινότητα οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

5.3 Ο κοινοποιημένος οργανισμός για να ελέγξει την εκτέλεση, πραγματοποιεί κατά τακτά διαστήματα ελέγχους προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος και, με την ευκαιρία αυτή, χορηγεί έκθεση ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση. Μπορεί να απαιτεί να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.

5.4 Εξάλλου ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργαστήρια κατασκευής. Κατά τη διάρκεια των επισκέψεων αυτών ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους και χορηγεί έκθεση επίσκεψης και ενδεχομένως έκθεση ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση.

6. Ο πλήρης φάκελος που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του παρόντος παραρτήματος κατατίθεται στον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του για την υποστήριξη του πιστοποιητικού συμμόρφωσης που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση «CE» ελέγχου, την οποίαν υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην εποπτεύουσα αρχή του οικείου κράτους μέλους.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος κοινοποιείται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

7. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

- τις αιτήσεις ελέγχου «CE» που παρέλαβε
- τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που χορηγήθηκαν
- τις βεβαιώσεις συμμόρφωσης που απορρίφθηκαν

8. Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου «CE» συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII
ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου, δεν μπορούν να παρεμβαίνουν, ούτε ως εντολοδόχοι, στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σισδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή των υποσυστημάτων του ίδιου στήματος, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή ή του εκτελεστή του έργου και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό, που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και οφείλουν να μην εξαρτούν τη στάση τους από πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων. Ειδικότερα, ο Οργανισμός και το προσωπικό, που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων, πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος, της χορήγησης των αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στο πλαίσιο της υπ' αριθμ. 95/18/ΕΚ οδηγίας του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της υπ' αριθμ. 2004/49/ΕΚ οδηγίας, καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο Οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων, πρέπει, ομοίως να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για κατ' εξαίρεση ελέγχους.

4. Το προσωπικό, που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους, πρέπει να διαθέτει:

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των βεβαιώσεων, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο Οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται σε γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμοδίων διοικητικών αρχών του κράτους, στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητες του και ιδίως της Αρχής για την Ασφάλεια Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή του.

Κεφάλαιο VIII
Άρθρο 24
Παραρτήματα συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

Παρατίθενται κατωτέρω τα παραρτήματα οδηγίας 2001/16/ΕΚ όπως αντικαθίστανται και τροποποιούνται με τις παραγρ. 18,19, 20 και 21 του άρθρου 2 της οδηγίας 2004/50/ΕΚ:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

1. ΥΠΟΔΟΜΗ

α) Η υποδομή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από τις γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην υπ' αριθμ. 1692/96/ΕΚ απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996 (L228/9.9.1996) όπως τροποποιήθηκε από την υπ' αριθμ. 1346/2001/ΕΚ, απόφαση (L185/6.7.2001), περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή απαριθμούνται σε τυχόν ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

β) Για τους σκοπούς του παρόντος, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις κάτωθι κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
- γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
- γραμμές ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων, κόμβοι επιβατών,

- κόμβοι εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών τερματικών σταθμών, γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

γ) Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και καθορισμού πορείας: τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό περιλαμβάνει όλο το υλικό που μπορεί να κυκλοφορεί σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών,

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,

-των οχημάτων επιβατών,

- των φορτηγών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού που έχει σχεδιασθεί για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Η κατασκευή κινητής σιδηροδρομικής υποδομής και ο εξοπλισμός συντήρησης περιλαμβάνονται, αλλά δεν αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα.

Καθεμιά από τις κατηγορίες αυτές υποδιαιρείται σε:

-τροχαίο υλικό διεθνούς χρήσης,

-τροχαίο υλικό εθνικής χρήσης.

3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων του τροχαίου υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

4. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1. Υποκατηγορίες γραμμών και τροχαίου υλικού.

Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικές από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών γραμμών και τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα, όπου αυτό είναι αναγκαίο. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παρ. 3 του άρθρου 5 του παρόντος, είναι δυνατόν να διαφέρουν αναλόγως της υποκατηγορίας.

2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος.

Στην εκτίμηση του κόστους-οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,

- μείωση του κόστους κεφαλαίων και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων κλίμακας της καλύτερης χρήσης του τροχαίου υλικού,

- μείωση των δαπανών επενδύσεων και συντήρησης/ λειτουργίας, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών και επιχειρήσεων συντήρησης,

- περιβαλλοντικά οφέλη, λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,

- αύξηση της ασφάλειας λειτουργίας.

Επιπλέον, σε αυτή την εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τις ανάγκες του παρόντος το σύστημα που συγκροτεί το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

-υποδομές

-ενέργεια,

-έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση,

-εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας,

- τροχαίο υλικό.

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,

- τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για καθένα από τα υποσυστήματα ή για κάθε μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος των στοιχείων και των πτυχών, που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα, προτείνεται από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό κατά την εκπόνηση του αντίστοιχου σχεδίου ΤΠΔ.

Χωρίς να προδικάζεται ο καθορισμός των πτυχών αυτών ή των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή η σειρά, με την οποία τα υποσυστήματα θα υπόκεινται σε αυτές τις ΤΠΔ, τα υποσυστήματα περιλαμβάνουν ιδίως:

2.1 Υποδομή:

Τις σιδηροτροχιές, τις συσκευές γραμμών, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.α.), τις σχετικές υποδομές των σταθμών (αποβάθρες, χώρους πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.α.), τους εξοπλισμούς ασφαλείας και προστασίας.

2.2 Ενέργεια:

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, το εναέριο υλικό και τις διατάξεις ηλεκτροδότησης.

2.3 Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση:

Όλους τους εξοπλισμούς, που είναι αναγκαίοι για την ασφάλεια, το χειρισμό και τον έλεγχο της κυκλοφορίας των τρένων που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο.

2.4 Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας:

Οι διαδικασίες και τα συναφή είδη εξοπλισμού, που επιτρέπουν τη συνεκτική εκμετάλλευση των διαφορετικών διαρθρωτικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία, όσο και κατά τις υποβαθμισμένες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων της οδήγησης των τρένων, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων, που απαιτούνται για την υλοποίηση των διασυνοριακών υπηρεσιών.

2.5 Τηλεματικές εφαρμογές:

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος άρθρου, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο μέρη:

α) τις εφαρμογές για τη μεταφορά των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, των συστημάτων κράτησης θέσεων, των συστημάτων πληρωμής, της διαχείρισης αποσκευών, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων μεταξύ τρένων και άλλων μέσων μεταφοράς,

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και τρένων σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης θέσεων, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών δικαιολογητικών.

2.6 Τροχαίο υλικό:

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου όλων των εξοπλισμών του τρένου, οι εξοπλισμοί έλξης και μετασχηματισμού της ενέργειας, πέδησης ζεύξης, τα όργανα κύλισης (τροχοφορείς, άξονες) και ανάρτηση, θύρες διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (οδηγός, προσωπικό τρένου, επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας), παθητικές ή ενεργητικές διατάξεις ασφαλείας, διατάξεις αναγκαίες για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού του τρένου.

2.7 Συντήρηση:

Οι διαδικασίες, οι σχετικοί εξοπλισμοί, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις συντήρησης, τα αποθέματα που επιτρέπουν τις υποχρεωτικές επισκευές και την προληπτική συντήρηση που προβλέπονται για να εξασφαλισθούν η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και οι αναγκαίες επιδόσεις του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1.1. Ασφάλεια

1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κατασκευαστικών στοιχείων, που είναι καίρια για την ασφάλεια και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων, πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια, στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους, που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας κύλισης, που είναι αναγκαία, ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες επί της ασφαλείας.

1.1.4. Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών, πρέπει να γίνονται έτσι, ώστε να περιορίζεται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Ο εξοπλισμός με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο, ώστε να μην θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία των εξοπλισμών ή την υγεία και την ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων, που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. Αξιοπιστία - διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων, πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο, ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. Υγεία

1.3.1. Τα υλικά, που ενδέχεται, με τον τρόπο χρήσης τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων, που έχουν πρόσβαση σε αυτά, δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρήση των υλικών αυτών πρέπει να γίνονται κατά τρόπο, ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

1.4.1. Κατά το σχεδιασμό του συστήματος εκτιμώνται και λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις.

1.4.2. Τα υλικά, που χρησιμοποιούνται στα τρένα και την υποδομή, πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον, ώστε να είναι συμβατά, από ηλεκτρομαγνητική άποψη, με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα, από τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4. Στην εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος πρέπει να τηρούνται

τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με τις ηχητικές οχλήσεις.

1.4.5. Η εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί στο έδαφος επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και το χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των τρένων που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

2.1. Υποδομή

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των τρένων από τους σταθμούς.

Η υποδομή, στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό, πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο, ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, αποβάθρα, κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

2.2. Ενέργεια

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων ούτε των προσώπων (χρηστών, προσωπικού εκμετάλλευσης περίοικων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφόμενων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

- να επιτρέπουν στα τρένα να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις

- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος, που είναι εγκατεστημένα στα τρένα.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις και οι εργασίες ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των τρένων στο επίπεδο ασφάλειας, το οποίο αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία τρένων, τα οποία επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό, που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την υιοθέτηση συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, πρέπει να είναι συμβατά με τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, που είναι εγκατεστημένος στο χώρο της θέσης οδήγησης των τρένων, πρέπει να επιτρέπει κανονική εκμετάλλευση, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, επί του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

2.4. Τροχαίο υλικό

2.4.1. Ασφάλεια

Η δομή του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο, ώστε να προστατεύει τους χώρους επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης, καθώς και οι ασκούμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με το σχεδιασμό των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα αποφυγής όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση, ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου, συσκευές πρέπει να επιτρέπουν στους επιβάτες να επικοινωνούν με τον μηχανοδηγό και το προσωπικό συνοδείας.

Οι θύρες εισόδου πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφάλειας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των τρένων ενός συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Τα τρένα πρέπει να διαθέτουν ηχητικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό του τρένου και από το προσωπικό ελέγχου επί του εδάφους.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και ελέγχου-χειρι-

σμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας του τρένου χωρίς αρνητικές συνέπειες στον εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός πρέπει να είναι συμβατός με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των τρένων με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η εκμετάλλευση του.

2.4.4. Έλεγχος

Τα τρένα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

2.5. Συντήρηση

2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζουν ασφαλή λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του συμβατικού τροχαίου υλικού πρέπει να επιτρέπουν να εκτελούνται οι εργασίες με ασφάλεια, υγιεινή και άνεση σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν σχεδιαστεί.

2.6. Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και των κέντρων ελέγχου, πρέπει να εγγυώνται ασφαλή εκμετάλλευση, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών. Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτική εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

2.7. Τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των τηλεματικών εφαρμογών, που εγγυώνται ελάχιστη ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα, αφορούν ειδικότερα την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- η βάση δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα διαβίβασης των δεδομένων, να αναπτύσσονται έτσι, ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων αφενός, μεταξύ διαφορετικών εφαρμογών και, αφετέρου, μεταξύ διαφορετικών φορέων εκμετάλλευσης, αποκλείοντας τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,
- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης διαχείρισης, επικαιροποίησης και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων διαβίβασης των δεδομένων, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστοι κανόνες εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μεταβίβαση πληροφοριών, που σχετίζονται με την ασφάλεια, πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και που αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος διατάγματος. Αυτά τα στοιχεία διαλειτουργικότητας μπορούν να είναι:

1.1. Στοιχεία γενικής χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2. Στοιχεία γενικής χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που αυτά καθαυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα, αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις, όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η δήλωση «CE» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

- είτε την αξιολόγηση/εκτίμηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα, στην περίπτωση που πρόκειται περί διεπαφών, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης, τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού, καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι ΤΠΔ.

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ «CE»

Η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα, όπως και οι οδηγίες χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος

- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),

- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (μάρκα, τύπος, κ.λπ.),

- την αναφορά της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 12 του παρόντος),

- κάθε σχετική περιγραφή, στην οποία ανταποκρίνεται το στοιχείο διαλειτουργικότητας και ιδιαίτερα, οι προϋποθέσεις χρήσης

-την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών, οι οποίοι συμμετείχαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστοποίηση ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης συνοδευόμενη, ενδεχομένως με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,

- ενδεχομένως τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος, ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΔΗΛΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η δήλωση ελέγχου «CE» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας ή του παρόντος,

- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντος φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντος φορέα),

- τη συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,

- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «CE» που αναφέρεται στο άρθρο 18 του παρόντος,

- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος

- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης

- εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «CE»,

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο έλεγχος «CE» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον το ζητήσει ο αναθέτων φορέας ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του, ότι ένα υποσύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος

- σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη, και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

2. ΣΤΑΔΙΑ

Ο έλεγχος του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- γενικό σχεδιασμό,

- κατασκευή του υποσυστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται, ιδίως, η εκτέλεση των έργων πολιτικού μηχανικού, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου,

- δοκιμές του περατωθέντος υποσυστήματος.

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι αρμόδιος για τον έλεγχο «CE», συντάσσει το πιστοποιητικό ελέγχου, που προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου «CE», η οποία προορίζεται για την Αρχή όπου είναι εγκατεστημένο και/ή τίθεται σε εκμετάλλευση το υποσύστημα.

4. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ

Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου, πρέπει να έχει συσταθεί ως ακολούθως:

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και της σιδηροκατασκευής εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου των κατασκευών από σκυρόδεμα,

- για τα λοιπό υποσυστήματα: γενικά και αναλυτικά σχέδια εκτέλεσης των εργασιών, σχέδια ηλεκτρικών και υδραυλικών κυκλωμάτων, σχέδια κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης κ.λπ.,

- κατάλογος των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,

- αντίγραφα των δηλώσεων συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα παραπάνω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του παρόντος τα οποία συνοδεύονται, όπου απαιτείται, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

- Πιστοποιητικό του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE», με την οποία βεβαιώνει ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του κοινοποιημένου οργανισμού και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί, καθώς και συνοδευόμενη από τις εκθέσεις επίσκεψης και λογιστικού ελέγχου, τις οποίες έχει συντάξει στο πλαίσιο της αποστολής του, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4.

5. ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ

5.1. Σκοπός της επιτήρησης «CE» είναι να εξασφαλιστεί ότι, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος, τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργαστήρια κατασκευής στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος προκατασκευής στις εγκαταστάσεις δοκιμών και εν γένει σε όλους τους χώρους που μπορεί να κρίνει αναγκαίους για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός για να ελέγξει την εκτέλεση, πραγματοποιεί, κατά τακτά διαστήματα, λογιστικούς ελέγχους προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος. Με την ευκαιρία αυτή χορηγεί έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση. Μπορεί να απαιτεί να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.

5.4. Εξάλλου ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργαστήρια κατασκευής. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς λογιστικούς ελέγχους. Χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση.

6. ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Ο πλήρης φάκελος που αναφέρεται στην παράγραφο 4, κατατίθεται στον αναθέτοντα φορέα ή στον εντολοδόχο του προς υποστήριξη του πιστοποιητικού ελέγχου που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση ελέγχου «CE», την οποία υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος ανακοινώνεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

7. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά;

- τις αιτήσεις ελέγχου «CE» που παρέλαβε,

- τα πιστοποιητικά ελέγχου που χορηγήθηκαν,

- τις βεβαιώσεις πιστότητας που απορρίφθηκαν.

8. ΓΛΩΣΣΑ

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου «CE» συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII
ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικα-

σιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εντολοδόχοι στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό, που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο, οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Ειδικότερα, ο Οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, των αδειών στο πλαίσιο της υπ' αριθμ. 95/18/ΕΚ οδηγίας του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της υπ' αριθμ. 2004/49/ΕΚ οδηγίας, καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό, που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους, πρέπει να διαθέτει:

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,

- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,

- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των βεβαιώσεων, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών του κράτους, στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητες του και ιδίως της Αρχής για την Ασφάλεια των Σιδηροδρομικών Μεταφορών και του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) στο πλαίσιο του παρόντος ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου, που αποσκοπεί στην εφαρμογή του παρόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX
Άρθρο 25 Τελικές διατάξεις
(άρθρο 22 της υπ' αριθμ. 96/48/ΕΚ οδηγίας
και άρθρο 26 της υπ' αριθμ. 2001/16/ΕΚ οδηγίας)

1. Όλες οι αποφάσεις, οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος διατάγματος και αφορούν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο υποσυστημάτων που συγκροτούν το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας ή το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και οι αποφάσεις, που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 11, 12, 17 και 19 του παρόντος, αιτιολογούνται επακριβώς και κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν, αναφέροντας τα μέσα προσφυγής, που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία, καθώς και τις προθεσμίες άσκησής τους.

Άρθρο 26
Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται τα π.δ/τα 345/2001 (Α΄ 232) και 139/2005 (Α΄ 196).

Άρθρο 27
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση του παρόντος, στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και Υφυπουργό Ανάπτυξης αναθέτουμε την εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 17 Αυγούστου 2007

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Α. ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Μ. ΛΙΑΠΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr